

## Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019 13 dispositivos vetados

### VETO PARCIAL APOSTO POR “CONTRARIEDADE AO INTERESSE PÚBLICO E INCONSTITUCIONALIDADE”

#### Autoria do projeto:

- Presidência da República

#### Relatorias do projeto na Câmara:

- Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)

#### Relatorias do projeto no Senado:

- Senador Ciro Nogueira (PP-PI)

#### Ementa do projeto de lei vetado:

“Altera a [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#) (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências”.

#### Assunto do Veto:

Alterações no Código de Trânsito Brasileiro

	DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
52.20.001	<p>"caput" do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>É admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran.</p>	<p>Passagem de motocicletas entre veículos no mesmo sentido da via quando o fluxo estiver parado ou lento</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Por outro lado, a restrição completa do tráfego não resolveria totalmente a situação, eis que o uso de motocicletas é assim em diversos países do mundo. Além disso, a grande frota de motocicletas nos grandes centros, caso não seja dada uma alternativa, aumentará ainda mais os engarrafamentos.</p> <p>Por essa razão, entendemos ser melhor seguir a ideia de se estabelecer uma faixa virtual entre os veículos, a ser utilizada sob determinadas condições. Na verdade, as motocicletas já trafegam entre veículos, mas de forma precária, sem controle, sem regras, sem segurança. Por essa razão, consideramos que, nas situações de trânsito parado ou muito lento, a passagem entre veículos deve ser autorizada pela legislação, como elemento de compensação para a mobilidade urbana. [...]</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.002</p>	<p>- § 1º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Se houver mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Havendo mais de duas faixas de circulação no mesmo sentido, restringir esse tráfego entre as duas faixas mais à esquerda, visto que atualmente as motos circulam em qualquer entre-faixa, o que gera muitos transtornos e acidentes; não se utiliza a entre-faixa mais à direita porque esse ambiente é utilizado para os veículos lentos e de maior porte; [...]</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.003</p>	<p>- § 2º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Se houver faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º deste artigo.</p>	<p>Origem: <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p><b>Sem justificativa específica.</b></p> <p>Não passar na faixa esquerda se esta for faixa exclusiva de veículos de transporte coletivo</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.004</p>	<p>- § 3º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.</p> <p>Não admissão da passagem entre a calçada e os veículos na faixa</p>	<p>Origem: <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p>Sem justificativa específica.</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.005</p> <p>- § 4º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.</p>	<p>Velocidade da passagem compatível com a segurança de todos</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Permitir a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos somente na hipótese de fluxo parado ou muito lento, visto que com o fluxo normal os veículos de duas rodas conseguem trefegar normalmente nas faixas de circulação – neste caso é impossível determinar uma distância mínima entre os veículos ou a delimitação de velocidade máxima de passagem, em face da dinâmica do trânsito e a dificuldade dessa verificação, por essa razão optamos por determinar que a passagem seja realizada com velocidade reduzida, seguindo parâmetros já adotados pelo CTB em seu artigo 220 (Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito); [...]</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil da Presidência da República.</p>

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.006</p> <p>- § 5º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o "caput" deste artigo, junto aos semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.</p>	<p>Implementação de áreas de espera específicas para as motocicletas por órgãos e entidades</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Instituir a possibilidade de os órgãos de trânsito criarem faixas de retenção específicas para os veículos de duas rodas junto a semáforos, imediatamente a frente dos demais veículos, facilitando o avanço daqueles veículos quando da liberação do fluxo. Essa solução tem sido adotada na cidade de São Paulo, demonstrando ser uma alternativa positiva para assegurar fluidez no trânsito e evitar acidentes, tendo em vista que a saída coletiva preferencial dos veículos de duas rodas, ao comando da sinalização semaforica, situa-se no campo visual dos motoristas de veículos que lhes sucedem. De acordo com a CET, que implementou esses "bolsões" em diversos cruzamentos em São Paulo (Projeto Frente Segura), em alguns pontos foi constatada a redução de 28% em atropelamentos de pedestres por motocicletas e 25% de acidentes envolvendo esses veículos;</p>	<p>"Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja 'fluxo lento' aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN."</p> <p>Ouvida a Casa Civil da Presidência da República.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.007</p> <p>- § 1º do art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>A autorização de que trata o "caput" deste artigo será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.</p>	<p>Concessão da Autorização Especial de Trânsito por meio de requerimento que especifique as características do veículo</p>	<p>Origem: <a href="#">Parecer às Emendas Apresentadas ao Substitutivo do Relator</a>, Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</p> <p><b>Sem justificativa específica.</b></p>	<p>“A propositura legislativa prevê que a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para todo veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias. Entretanto, e embora se reconheça o mérito da proposta, a medida tem o potencial de inviabilizar as atividades do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, tendo em vista que sob o atual regramento, o qual disciplina apenas a emissão da AET para veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, foram emitidas pela autarquia, em 2019, 275.000 (duzentas e setenta e cinco mil) autorizações, e com o novo regramento, estima-se que serão emitidas 3.100.000 (três milhões e cem mil) AET por ano, o que equivaleria o aumento de 11.272% no número de autorizações concedidas pelo órgão. Assim, apesar da boa intenção do legislador, o dispositivo do projeto de lei contraria o interesse público ao promover um acréscimo de demanda desproporcional às atividades atualmente desempenhadas pelo DNIT, em aumento da burocracia e do período de atendimento dos requerimentos de autorização, implicando em grande prejuízo para o transporte de cargas em território nacional, além do grande impacto econômico.”</p>



# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
			Ouvido o Ministério da Infraestrutura.



# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.008</p> <p>- "caput" do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:</p>	<p>Habilitação por meio de exames realizados pelo órgão de trânsito, e exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Parecer Inicial do Relator Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</a>, proferido na Comissão Especial destinada a proferir parecer ao <a href="#">Projeto de Lei nº 3267, de 2019</a>.</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Outro ponto recorrente nas emendas trata dos profissionais que realizam os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Atualmente, os requisitos para o credenciamento de médicos e psicólogos peritos examinadores são disciplinados pela <a href="#">Resolução nº 425, de 2012</a>, do Contran, que exige a titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, respectivamente. Entendemos oportuno introduzir tais requisitos para o texto legal, conferindo maior estabilidade jurídica à medida. Ademais, consideramos importante impor maior rigor na qualificação desses profissionais, de modo a melhorar a qualidade na realização das perícias. Nesse sentido, propomos que os exames sejam avaliados objetivamente pelo examinador, a fim de que o órgão de trânsito possa exercer a fiscalização sobre o profissional credenciado, verificando se estão realizando os procedimentos exigidos pela legislação. [...]</p>	<p>“A propositura legislativa estabelece que o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran. Entretanto, a medida contraria o interesse público, tendo em vista que não se mostra adequada a previsão de restringir a realização dos exames de aptidão física e mental aos médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, pois não é crível que os profissionais que não dispõem dessa titulação não possuam prática necessária para a realização de tais exames. Ademais, tal medida ao impor restrições ao exercício de determinada profissão ofende o direito fundamental previsto no art. 5º, XIII, da Constituição da República, quando atinge seu núcleo essencial (v. g. RE 511.961, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJe de 13/11/2009).”</p> <p>Ouvidos os Ministérios da Infraestrutura e da Economia.</p>



DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
52.20.009	<p>- parágrafo único do art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>A infração definida no "caput" deste artigo não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A deste Código.</p>	<p>Origem: <a href="#">Parecer Inicial do Relator Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</a>, proferido na Comissão Especial destinada a proferir parecer ao <a href="#">Projeto de Lei nº 3267, de 2019</a>.</p> <p><b>Sem justificativa específica.</b></p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil da Presidência da República.</p>



DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.010</p>	<p>- art. 233-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código: Infração - leve;</p>	<p>Infração leve ao vendedor que deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do DF o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 dias</p> <p>Origem: <a href="#">Parecer Inicial do Relator Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</a>, proferido na Comissão Especial destinada a proferir parecer ao <a href="#">Projeto de Lei nº 3267, de 2019</a>, do Poder Executivo.</p> <p><b>Sem justificativa específica.</b></p>	<p>“A propositura legislativa estabelece como infração administrativa passível de multa aplicável ao antigo proprietário (vendedor), caso este deixe de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Entretanto, e embora a boa intenção do legislador, a medida contraria o interesse público ao criar um tipo administrativo próprio com dupla apenação para o mesmo fato ao vendedor, uma vez que o art. 134 já prevê a penalidade de responsabilização solidária da multa imposta ao comprador, prevista no art. 123 combinada com o art.233, caso ele não informe o novo titular do veículo. Ademais, não é viável que o antigo proprietário faça acompanhamento diário com o intuito de constatar se houve ou não a transferência, de responsabilidade do comprador, já que muitas vezes o vendedor se quer tem contato com o novo proprietário, além de ser ônus para o vendedor, tendo em vista que a solidariedade no pagamento da multa já é suficiente para estimulá-lo a cumprir sua obrigação.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil da Presidência da República.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.011</p>	<p>- inciso XII do "caput" do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>em desacordo com o disposto no art. 56-A deste Código: Infração - grave; Penalidade - multa.</p>	<p>Infração grave para o descumprimento das condições estabelecidas para a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos</p> <p>Origem: <a href="#">Emenda Aditiva nº 18, de 2019</a>, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)</p> <p>Sem justificativa específica.</p>	<p>“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”</p> <p>Ouvida a Casa Civil da Presidência da República.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.012</p> <p>- parágrafo único do art. 268 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto</p> <p>Além do curso de reciclagem previsto no "caput" deste artigo, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V do "caput" deste artigo.</p>	<p>Avaliação psicológica do infrator</p>	<p><b>Origem:</b> <a href="#">Parecer Inicial do Relator Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</a>, proferido na Comissão Especial destinada a proferir parecer ao <a href="#">Projeto de Lei nº 3267, de 2019</a>.</p> <p><b>Justificativa:</b> [...] Além disso, estamos propondo a exigência de avaliação psicológica nos casos em que o condutor estiver suspenso do direito de dirigir, se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, ser condenado judicialmente por delito de trânsito ou quando estiver colocando em risco a segurança do trânsito, por decisão da autoridade de trânsito. Entendemos que nesses casos, quando a legislação já exige a frequência a curso de reciclagem para que o condutor possa voltar a dirigir, mostra-se fundamental avaliar se ele mantém as condições psicológicas que lhe garantiram a concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). [...]</p>	<p>“A propositura legislativa determina a realização de avaliação psicológica ao condutor que se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial (inciso III); condenado judicialmente por delito de trânsito (inciso IV); ou, a qualquer tempo, colocar em risco a segurança do trânsito (inciso V). Entretanto, e em que pese o mérito da proposta, a inclusão do inciso V do art. 268 no rol contraria o interesse público por gerar insegurança jurídica ao encerrar norma restritiva de direito aberta e que comporta interpretação, de forma que não se mostra razoável a imposição de avaliação psicológica ao condutor.</p> <p>Ademais, deve ser observado que o dispositivo trata a avaliação psicológica como uma punição, pois o condutor é obrigado a se submeter à ela, mas não a obter determinado resultado no exame. Contudo, a avaliação psicológica, pela sua natureza e considerando o disposto no art. 256 do CTB, não é uma medida punitiva.”</p> <p>Ouvido o Ministério da Infraestrutura.</p>

# Estudo do Veto nº 52/2020

DISPOSITIVO VETADO	ASSUNTO	ORIGEM/JUSTIFICATIVA	RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO
<p>52.20.013</p> <p>- art. 5º</p> <p>Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem aos requisitos previstos no "caput" do art. 147 da <a href="#">Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997</a> (Código de Trânsito Brasileiro), terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de 3 (três) anos até que obtenham a titulação exigida.</p>	<p>Continuidade da função de perito examinador aos médicos e psicólogos examinadores que não se submeteram aos exames realizados pelo órgão executivo de trânsito</p>	<p>Origem: <a href="#">Parecer Inicial do Relator Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)</a>, proferido na Comissão Especial destinada a proferir parecer ao <a href="#">Projeto de Lei nº 3267, de 2019</a>.</p> <p><b>Sem justificativa específica.</b></p>	<p>“A propositura legislativa estabelece que o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran. Entretanto, a medida contraria o interesse público, tendo em vista que não se mostra adequada a previsão de restringir a realização dos exames de aptidão física e mental aos médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, pois não é crível que os profissionais que não dispõem dessa titulação não possuam prática necessária para a realização de tais exames. Ademais, tal medida ao impor restrições ao exercício de determinada profissão ofende o direito fundamental previsto no art. 5º, XIII, da Constituição da República, quando atinge seu núcleo essencial (v. g. RE 511.961, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJe de 13/11/2009).”</p> <p>Ouvidos os Ministérios da Infraestrutura e da Economia.</p>